

Überführung eines Docks von der Chesapeake-Bucht nach den Philippinen im Jahr 1905/06

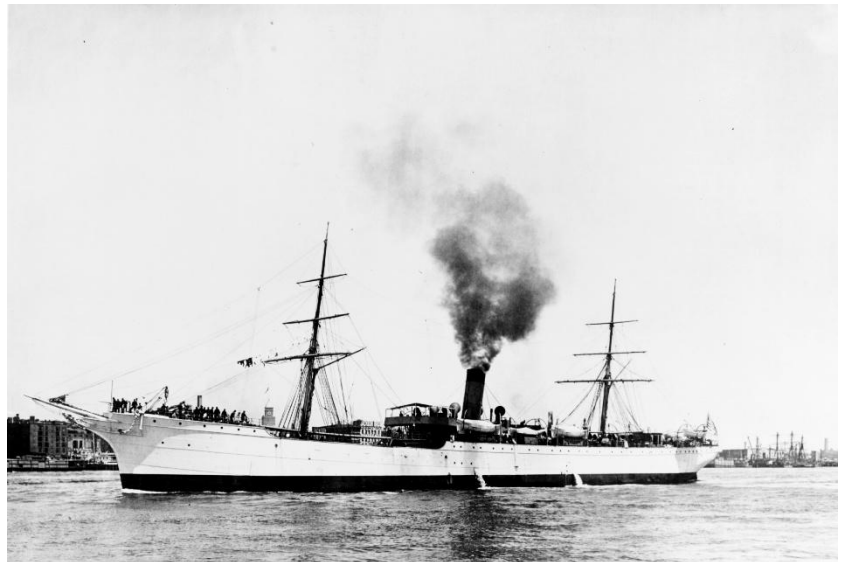
Veröffentlicht in Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie, 35. Jahrgang 1907. Der Bericht ist 120 Jahre alt und enthält einige heute (2026) nicht mehr gebräuchliche Eigenheiten, z.B. die Bezeichnung eines Schwimmdocks als „Trockendock“. Über solche Kleinigkeiten sehen wir großzügig hinweg. Es bleibt dennoch interessant wie damals Kohlendampfer als Hochseeschlepper eingesetzt wurden.

Über die Überführung des amerikanischen Trockendocks „Dewey“, das von der Chesapeake-Bucht durch den Suez-Kanal nach den Philippinen geschleppt worden ist und vom 28. Dezember 1905 bis 10. Juli 1906 auf der Reise zugebracht hat, hat der amerikanische Kapitänleutnant Bennett einen Bericht geliefert,¹⁾ der das Kapitel Seemannschaft mit solcher Sorgfalt behandelt, daß ein Auszug daraus als Beitrag zur Technik des Schleppens schwerer Fahrzeuge von allgemeinem Interesse sein dürfte. Denn immer häufiger müssen große Fahrzeuge, Seelichter, Bagger und selbst Trockendocks (wie es bereits nach Dakar, Duala und Durban geschehen ist) von großen Schiffen geschleppt werden, und gar nicht so selten sind die Fälle, in denen Hilfeleistung bei Manövrierunfähigkeit durch das Brechen der Trossen vereitelt worden ist; für solche Fälle werden die hier gemachten Erfahrungen wertvolle Fingerzeige geben.

Das Schwimmdock »Dewey« ist ein viereckiger Kasten von 152.40 m Länge, 41.20 m Breite und 5.50 m Raumtiefe, der an jeder Längsseite noch eine fast 14 m hohe und etwa 4 m dicke Seitenwand hat. Das Gewicht des Docks betrug mit der Ausrüstung 12 000 t, sein Tiefgang war damit 2.44 m, so daß es einen Freibord von

etwa 3.06 m hatte. Seine langen Seitenwände boten dem Winde eine etwa 17 m hohe Angriffsfläche von fast 2 600 qm. Es ergab sich auch bald, daß das Dock stark abtrieb und bei seitlichem Wind außerordentlich luvgerig war, weil es vorn von den Trossen gehalten wurde.

Um seine Abtrift zu verringern, hat man bei stürmischem Wetter je nach den Umständen bis zu 6 000 t Wasserballast in das Dock laufen lassen. Sein Tiefgang nahm damit um 1.20 m zu, es trägt etwa 1500 t auf 0,30 m, aber natürlich erschwerte jede Gewichtszunahme das Schleppen; deshalb hat man im allgemeinen nur Wasser in das Dock laufen lassen, wenn man nicht mehr vorwärtskommen konnte, und hat es sofort wieder ausgepumpt, wenn sich das Wetter besserte.



Die „Glacier“ vor dem Ankauf durch die US Navy. Man beachte den Segelschiffsbug, die offene Brücke und die noch vorhandene Hilfsbesegelung!

Um die Luvgerigkeit oder das Abtreiben des hinteren Endes des Docks zu verringern und leichteres Schleppen zu erzielen, hat man das Dock auch hinten tiefer getrimmt, man ist aber zu keinen befriedigenden Resultaten damit gelangt. Das Dock bis an sein Deck auf etwa 5,50 m Tiefgang sacken zu lassen, wie von einigen amerikanischen Blättern für stürmisches Wetter empfohlen worden war, hat man wegen der großen Wassermengen (ca. 15 000

¹⁾ *Proceedings of the US Naval Institute*
Vol XXXII Nr 4

t), die man dann wieder hätte auspumpen müssen, niemals versucht. Das Dock folgte aber auch bei Windstille nicht gerade hinter den Schleppern her, sondern es scheerte, gierte und schwamm so schwerfällig, daß es Bennett, der die Fahrt als I. Offizier auf dem »Glacier« mitgemacht hat, für einen schweren Fehler hält, daß man dem Dock keine spitzen oder doch wenigstens abgerundeten Enden gegeben hat. Er glaubt, mit solchen hätte man die Reise 2 Monate schneller machen und für viele Tausend Dollar Schleppgeschirr und Kohlen sparen können.



USS Glacier and USS Justin

Links liegt die „Glacier“ mit den deutlich sichtbaren „Schleppbalken“.

Da es für den Weg um das Kap der guten Hoffnung zu spät geworden war, sollte der Weg durch den Suez-Kanal genommen und die Reise Anfang Dezember angetreten werden. Als Begleitschiffe wurden bestimmt, das US Versorgungsschiff »Glacier« mit einer Marinebesatzung, die Kohlenschiffe »Brutus« und »Caesar« mit Kauffahrteibesatzungen, später wurde auch noch der Schleppdampfer »Potomac« mitgeschickt. Die Kohlenschiffe hatten zwar keine starken Maschinen (»Brutus« steht mit 3070/1968 R-T. und 300 PS, »Caesar« mit 2748/1734 R-T. und 246 PS im Veritas-

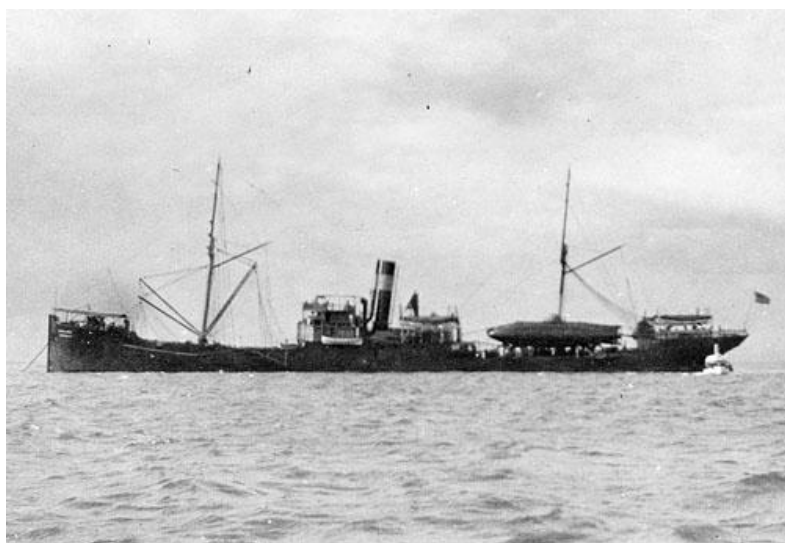
Register), man war aber auf Kohlenschiffe angewiesen, »Glacier« nahm 2 000 t Kohlen in seine Gefrierräume. Im übrigen wählte man dieses Schiff, weil es durch seine Kühlräume imstande war, die ganze Expedition mit frischem Proviant zu versehen.

Die hauptsächlichste Ausrüstung der drei großen Schiffe bestand darin, daß sie je eine Schleppmaschine, Nr. 5 der American Ship Windlass Co. die stärksten Schleppwinden, die in der kurzen Zeit geliefert werden konnten, erhielten, und es mag gleich hinzugefügt werden, daß die Maschinen auf dem »Brutus« und dem »Caesar« nicht hielten. »Glacier« erhielt drei stählerne Schleppbalken zum Freihalten der Schleppleine über dem Hinterschiffe, die mit 0,30 m dickem, härtestem Eichenholz bekleidet wurden und sich als unangenehme Hindernisse beim Ausstecken oder Einholen der Schlepptrossen bemerkbar machten. Bei »Brutus« und »Caesar« waren die Schleppmaschinen von vornherein so hoch aufgestellt, daß die Schlepptrossen von selbst klar liefen; ihr Handsteuergetriebe wurde durch darüber gebaute Kasematten aus Balken geschützt. Diese Einrichtung bewährte sich viel besser. Außer dem Schleppgeschirr erhielten die drei Schiffe und das Trockendock Funkspruch-Einrichtungen.

Wenn die Schiffe unter günstigen Umständen schleppten, so entwickelte »Glacier« von 7 000 t Wasserverdrängung 1700 bis 2000 PS, »Caesar« (5 000 t) 1200 PS, »Brutus« (6 600 t) ungefähr 1100 PS. Man hatte also mit etwa 4 000 indizierten Pferdestärken außer dem Dock etwa 19 000 t durch das Wasser zu treiben, und es scheint zwar, sagt Bennett, als würde ein Kreuzer von 8 000 t mit etwa 8 000 indizierten Pferdestärken die Arbeit besser verrichten können, aber die Sache läge doch anders.

Zunächst habe sich bei schwerem Wetter, wenn die drei Dampfer einer hinter dem andern stetig schleppten, die Gewalt der Stöße und Rucke sehr verteilt, Während ein starker Kreuzer ganz gewaltig in das Schleppgeschirr eingestoßen haben würde. Dann sei so ein Schwimmdock ein so gefährliches Ding, daß man in einem wenig

befahrenen Gewässer mehr als ein Schiff dabei haben müsse. Außerdem sei ohnehin schon so viel gebrochen, daß daraus hervorgehe, eine größere Kraft würde auch noch größere Verlegenheiten gebracht haben, und schließlich würde bei der Form des Schwimmdocks eine größere Geschwindigkeit ein so großes Mehr an Kraft erfordert haben, daß sich der Aufwand für entsprechend schweres Schleppgeschirr nicht verlohnt haben würde. Aber daß alle drei Schiffe Einzelschrauben-Schiffe waren, bezeichnet Bennett als einen Nachteil, er meint, man würde mit Doppelschrauben-Schiffen viel



Kohlendampfer (und Schlepper!) „Caesar“. Auf dem Achterdeck wird gerade ein kleines U-Boot transportiert.

leichter untereinander und mit dem Dock die Verbindung haben herstellen können, wenn sie, wie später oft geschah, unterbrochen worden war, und man würde manche dabei eingetretene Gefahr haben vermeiden können.

Das Dock wurde mit Kettenkasten, Flurplatten für das Dampfspill (man nahm es von einem Kreuzer) Betingen, Pollern, Klüsen und Kämme, Ringbolzen, Scheuerplatten usw. versehen. Auch baute man auf einem Ende des Docks eine Brücke, von der aus man die Schleppleinen und das Hahnepot bearbeiten konnte. Auf dem andern Ende des Docks war bereits eine stählerne Drehbrücke, es war aber wesentlich, auf beiden Enden eine derartige Einrichtung zu haben, damit man, wenn das Schleppgeschirr auf einem Ende in Unordnung geraten war, sofort an das andere Ende anspringen und dann in aller Ruhe das in

Unordnung geratene Schleppgeschirr wieder in Ordnung bringen konnte; man brauchte dann auch unter Umständen das Dock nicht zu drehen, sondern konnte es mit dem Ende nach vorn schleppen, das gerade handlich lag.

Zur Ausrüstung des Docks gehörten auch Rettungsboote, Fender, Matten, Blöcke, Tauwerk, Ketten und dergl. vor allem aber vier je 4500 kg schwere Dunn-Anker mit 880 m $2\frac{1}{4}$ zölliger (57 mm) Kette und 660 m $2\frac{1}{2}$ zölliger (64 mm) Kette zu Hahnepoten. Zu diesen wurden Wirbel von je 0,5 t Gewicht und ferner wurden Kauschen, Schäkel, Pelikanhaken angeschafft, die je 0,25 t wogen und sich nachher nur als gerade stark genug erwiesen.

An Schlepptrossen wurden angeschafft: 12 fünfzehnzöllige (38 mm) Manila Trossen und 12 sechszöllige (15 cm) Stahltrossen, die letzteren mußte man wegen der Kürze der Zeit zum Teil von England kommen lassen. In das eine Ende der Stahltrossen wurde eine Kausch gespleißt, das andere Ende blieb frei zum Auflegen auf die Trommeln der Schleppmaschinen. Fünf von den Manila-Trossen wurden zu 183 m langen Stropfen zusammengespleißt, deren Enden mit Kauschen und Schäkeln versehen und deren beide Parten von vier zu vier Metern zusammengelascht wurden, um ihr Zusammendrehen, das Einlaufen von Törns, zu verhindern.

Besondere Aufmerksamkeit wurde der Frage gewidmet, welche Lichter das Geschwader führen sollte. Der inzwischen zum Führer der Expedition ernannte Korvettenkapitän Hosley, der als Vertreter der Kriegsmarine am Hafen New York gewesen war und Fühlung mit den Handelsschiffs-Kapitänen und der Lotsengesellschaft sowohl wie mit den Sachverständigen von der Marine-Akademie gehabt hatte, erließ am 22. Dezember den folgenden Befehl:

1. »Wenn geschleppt wird, so soll das vorderste Schiff die 3 weißen Lichter und die Seitenlichter zeigen, die das Seestraßenrecht vorsieht. Die andern Schiffe und das Dock sollen die 2 roten Lichter führen, die die Seestraßenordnung für

nicht manövrierfähige Schiffe vorsieht. Bei Tage sollen die entsprechenden Bälle gezeigt werden.

»Brutus«, dem »Caesar« und dem Dock herzustellen.

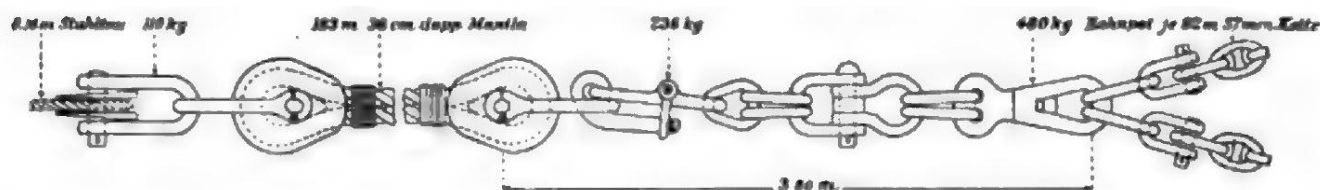


Fig. 1

Alle Schiffe sollen nach hinten ein weißes Licht zeigen, nach dem das nachfolgende Schiff steuern kann; auch das Dock soll ein solches Licht führen, und diese Lichter müssen so abgeblendet sein, daß sie nicht nach vorn scheinen können.

2. Die Schiffe sollen jederzeit ihre Aufbauten so erleuchten, daß sie von vorbeifahrenden Schiffen gesehen werden können, und wenn tunlich sollen sie hinten und vorne Lichter wie beim Laden oder Löschen haben (Decksbeleuchtung).«

Man überlegte sich aber, daß die obige Vorschrift nicht in Übereinstimmung mit der Seestraßenordnung sei und anderen Schiffen kein rechte Vorstellung von dem gäbe, was sie vor sich hätten; man kam deshalb, ehe man in See ging, zu dem folgenden:

»Wenn geschleppt wird, sollen alle Dampfer die 3 weißen Topplaternen und die Seitenlichter führen. Das Dock soll Seitenlichter führen aber keine Topplichter. Alle Schiffe sollen ein weißes Licht nach hinten zeigen, das nicht vorlicher als dwars scheinen darf. Die Tagsignale sollen nur auf besondern Befehl geführt werden.«

Als man später auf See bemerkte, daß die Lichter auf den Enden des Docks so weit auseinander waren, daß sie nicht zu einem Fahrzeuge zu gehören schienen, ließ man mehrere weiße Lichter von den Seiten des Docks zeigen, und es mag gleich bemerkt werden, daß keine Kollision entstanden ist, und daß alle Kauffahrteischiffe dem Schleppzuge weit aus dem Wege gegangen sind.

Man verabredete ungefähr 20 besonders wichtige Einflaggen-Signale, gebrauchte auch Semaphor- und bei Nacht Morse-Signale,

. Am 28. Dezember brachte man den Vormittag damit zu, die Schleppverbindung zwischen dem

»Caesar«, das vorderste Schiff, hatte die Stahltrosse von der Trommel seiner Schleppmaschinen auf eine Maniladoppeltrosse geschäkelt, und diese war auf einem aus Ankerkette bestehenden Hahnepot auf dem »Brutus« fest. »Brutus« hatte ebenfalls die Stahlschlepptrasse von der Trommel seiner Schleppmaschine auf eine doppelte Manilatrosse geschäkelt, diese war aber erst noch wieder auf eine andere doppelte Manilatrosse und diese zweite Trosse dann erst auf das Hahnepot am Dock geschäkelt. Die Stahltrossen wurden erst ganz ausgesteckt, als man in See kam. Man ging um 14:30 Uhr am 28. Dezember Anker auf und erreichte um 22:30 Uhr am folgenden Abend Kap Henry. »Caesar« und »Brutus« hatten dabei mit dem Dock 3 Knoten, und wenn sich der Schlepper »Potomac« noch mit vorgespannt hatte, bis 4 Knoten Fahrt gemacht.

Am Mittag des 31. Dezember, einem schönen Tage, hatte man im ersten Etmale auf See 111 sm zurückgelegt und hoffte danach 5 Knoten Fahrt machen zu können, aber erst 3 Monate später, in der Straße von Gibraltar, hatte man wieder ein ähnliches Etmal. Der letzte Tag des alten Jahres wäre aber beinahe auch der letzte der Dockexpedition geworden, das ging so zu:

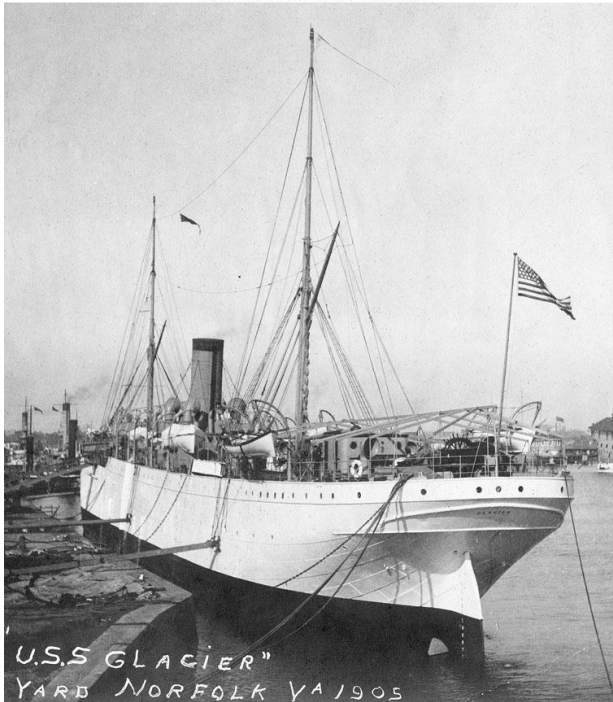
Man hatte vor der Abreise die verschiedenen Arten zu schleppen besprochen und war zu dem Ergebnis gelangt, daß es zweckmäßig sein würde, wenn »Caesar« und »Brutus« hintereinander gespannt, »Potomac« und »Glacier« dagegen jeder an einer der vorderen Ecken des



Fig. 2.

Docks schleppten. Um das nun zu versuchen, kam »Glacier« von hinten langsam an der Stb Seite des Docks auf. Man hatte auch schon eine Wurfleine vom Dock an Bord, und das Hintere von »Glacier« war querab von der Stb Vorderecke des Docks, als dieses plötzlich stark nach Stb ausschor.

Photo No. NH 53738 USS Glacier in 1905



USS „Glacier“

Man gab zwar sofort Bb-Ruder auf dem »Glacier« und Volldampf voraus, aber das Dock gab dem »Glacier« doch zwei gehörige Stöße an Bb hinten, durch die die Platten etwa 15 cm eingebault, mehrere Rippen und einiges Innenwerk zerbrochen wurden. Der Schaden war 4 m über Wasser und nicht weiter schlimm, aber der Stoß hatte das Heck des »Glacier« im Verein mit dem Bb Ruder so weit nach rechts geschoben, daß der Dampfer nun schräg vor dem Dock lag. Glücklicherweise ging er unter vollem Dampf und Bb Ruder vermöge seines Klipperstevens glatt über die Schlepptrosse weg, so daß das Heck des »Glacier« etwa 30 m vor der Bb Vorderecke des Docks frei kam. Wäre »Glacier« anstatt über die Trosse wegzugleiten dagegen gelaufen, so wäre eine Kollision mit dem Dock erfolgt, die mindestens zur Rückkehr gezwungen haben würde.

Die Gefahren, denen »Glacier« oder doch seine Besatzung an diesem Tage ausgesetzt werden

sollte, waren damit aber noch nicht zu Ende. Das Schiff fuhr nämlich nun um das Dock herum und nahm eine Position vor dem Dock ein, indem es so dicht an die Stb Seite der Schleppleine heransteuerte wie sich tun ließ. Von da aus wurde dann mittels einer Treibleine, die durch Tonnen usw. an der Oberfläche gehalten wurde, die Verbindung mit dem Dock hergestellt.

Die Stahltrosse des »Glacier« wurde an Bord des Docks geholt, dort auf der Stb Vorderecke mit einem Pelikanhaken eingeschäkelt, und nachdem man auf dem »Glacier« ungefähr 275 m der Schlepptrosse ausgesteckt hatte, begann man zu schleppen, merkte aber bald, daß man, um nicht nach Stb auszuschleeren, das Ruder Bb haben mußte. Inzwischen, es war schon dunkel geworden, hatte bei zunehmendem SSW-Winde heftiger Regen eingesetzt; um etwa 18:30 Uhr abends drehte »Glacier«, trotzdem sein Ruder hart Bb lag und man die Maschine rückwärts arbeiten ließ, so weit nach Stb aus, daß er den Wind von Bb bekam, und nun schor er außerordentlich schnell ganz nach Stb aus, so daß, ehe man sich's versah, der »Glacier« vom Dock über Steuer geschleppt wurde. Gleichzeitig setzte ein schwerer Regenschauer ein,



Fig. 3.

man sah die Lichter vom Dock nur schwach durchscheinen und befürchtete jeden Augenblick eine Kollision mit dem Dock. Eine Kollision konnte nun zwar nicht eintreten, weil die Schlepptrosse steif und etwa 120m länger war als das Dock; aber die an solche Vorkommnisse noch nicht gewöhnte Besatzung des »Glacier« scheint einen gehörigen Schrecken bekommen zu haben, besonders da die Schleppmaschine den Zug nicht aushalten konnte, so daß von Zeit zu Zeit Trosse ausschickte und schließlich das Ende davon unter Mitnahme großer Stücke der schweren Holzbekleidung der Schleppbalken usw. über Bord ging, glücklicherweise ohne jemanden von der Besatzung zu verletzen. Die Trosse ist später vom Dock aus eingeholt worden, das Unglück ist daher nicht groß

gewesen, doch hat »Glacier« nie wieder versucht, auf diese Art zu schleppen, während der Schleppdampfer »Potomac« verschiedentlich auf einer Ecke des Docks festgemacht und gute Dienste geleistet hat. Bis zum 3. Januar konnten bei leichtem von NW über NO nach SO drehendem Winde je 79, 98 und 101 sm im Etmal gutgemacht werden.

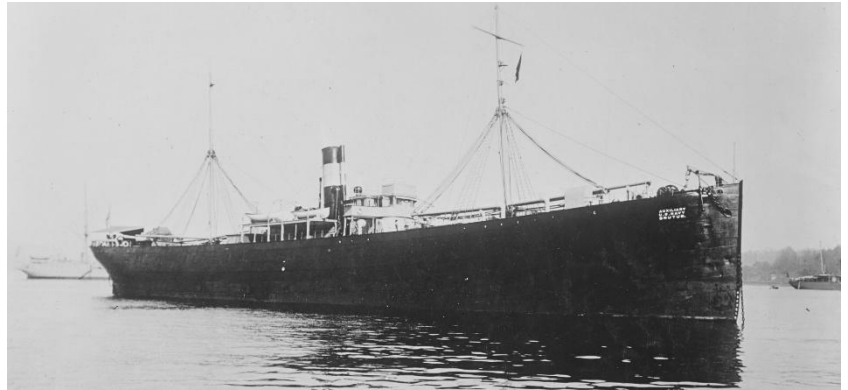
An diesem Tage begann es stark bis stürmisch aus SSW zu wehen. »Potomac« hatte um 8 Uhr vormittags losgeworfen und war mit der Post und um Kohlen einzunehmen nach Bermuda gegangen. Das Dock trieb so schnell ab, daß die Kohlenschiffe sehr bald recht in den Wind lagen und an Vorwärtskommen nicht zu denken war, sie gaben deshalb nur so viel Dampf, daß man ungefähr hielt, was man hatte; doch selbst das konnte die Schleppmaschine des »Caesar« nicht aushalten, einige Zähne brachen und man mußte die Trosse um die Betinge belegen. Die Schleppmaschine des »Caesar« ist aber wieder so weit in Ordnung gebracht worden, daß man später wenigstens die losen Trossen damit hat einhieven können.

Vom 4. bis 5. Januar hatte man 21 sm gutgemacht. Man dampfte am 5. bei südwestlichem Winde von Stärke 4 bis 6 noch immer recht gegen den Wind an. »Glacier« hielt sich vor dem Schleppzuge und machte Versuche, durch Ölen der See etwas zu erreichen; man konnte aber nicht bemerken, daß die Kohlenschiffe ruhiger gelegen hätten oder der Seegang weniger auf das Deck des Docks geschlagen wäre. Als am 6. Januar der Wind abnahm und nordwestlich holte, schlug der Kapitän vom »Caesar« vor, mit der günstigen Gelegenheit 30° N-Br. anzu- steuern, wo man besseres Wetter haben würde. Nachdem man sich darauf geeinigt hatte, steuerten die beiden Kohlenschiffe auf südöstlichem Kurse allein mit dem Dock nach 30° N-Br. in 65° W-Lg. weiter.

»Glacier« fuhr hinter dem »Potomac« her, der, nicht mit Funkspruch-Einrichtung versehen, den Auftrag hatte, die Expedition auf 32° N-Br.

zu suchen. »Glacier« fand ihn bei Bermuda und beide Schiffe stießen am 7. Januar wieder zu den andern.

Am 8. Januar fing auch »Glacier« an mit zu schleppen, nachdem man vorher gestoppt



„Brutus“, Kohlendampfer (und Schlepper!)

hatte, um auch dem »Brutus« Gelegenheit zu geben, seine Schlepptrosse zur Entlastung der Schleppmaschine um die Betinge zu belegen. »Potomac« ging hinter das Dock und ließ sich schleppen, er tat das von jetzt an meistens, nur wenn er da zu unbequem lag, warf er los und dampfte langsam nebenher.

Zunächst schleppte »Glacier« mit einer einfachen, 366 m langen, fünfzehnzölligen (38 cm) Manila- und etwa 311 m der sechszölligen (15 cm) Stahltrosse, also an einer etwa 680 m langen Leine, deren Mitte mit dem Gewicht der Schäkel und Kauschen beschwert war (ca. 0,5 t). Das glatte Ende der Manilatrosse wurde über den Bug des »Caesar« genommen. Natürlicherweise ging das aber schlecht. Man brauchte auf dem »Caesar« lange Zeit, die Trosse zu belegen und sie an der Stelle zu bewickeln, wo sie im Kamm lag; »Glacier« war aber mit langsamer Fahrt schlecht im Ruder zu halten, so daß dem »Caesar« anfangs die Trosse wieder entschlüpfte und die Arbeit auch gefährlich war. Über verschiedene Versuchsstadien, von denen Lederschamfielung, mit Leder ausgenähte Augenspleisse und Schäkel kurz erwähnt werden mögen, kam man endlich dazu, eine der vorerwähnten Manilatrossen, die zu einem Stropp zusammengespleißt und mit Kauschen versehen war, ein Ende Kette und einen Pelikanhaken zu verwenden, der auf ein beim »Caesar« ein für allemal fest belegtes Ende

Kette geschäkelt war und nun nur eingehakt zu werden brauchte.

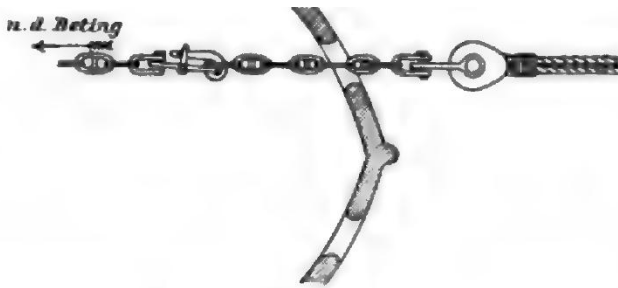


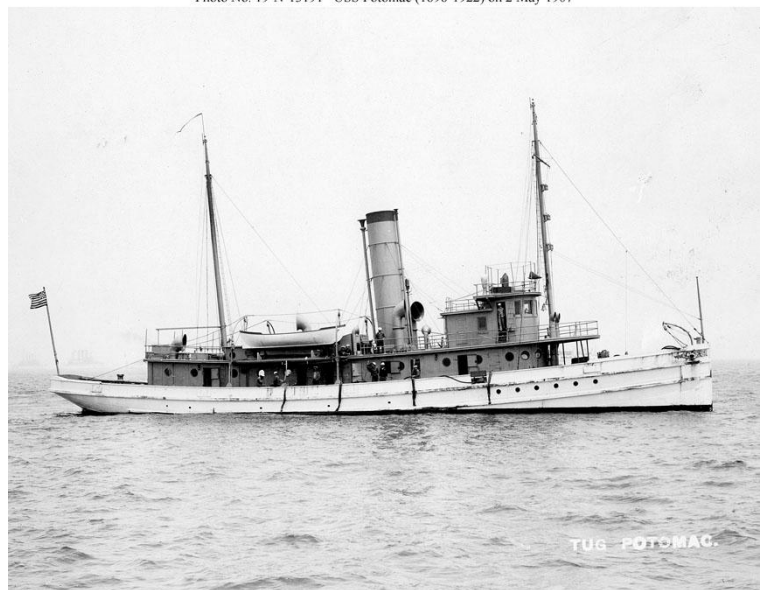
Fig. 4

Bemerkt mag werden, daß die Besatzung des »Glacier« n.d. Beting & auch erst lernen mußte, den Schlepper so anzustecken, daß er vom »Caesar« bequem eingeholt werden konnte, d.h. die Holleine wurde weit vom Ende der Schlepptrosse angesteckt und dann mit Kabelgarnen an der Trosse entlang beigegeben, so daß man auf dem »Caesar« zuerst das beige-stoppte Ende der Schlepptrosse an den Kamm bekam und die Stopper dann nach Bedürfnis abschneiden konnte, eine Art, Schleppleinen anzustecken, die eigentlich bei einigermaßen schwerem Geschirr selbstverständlich gewesen wäre, um so mehr als das alles lange vorher hätte vorbereitet werden können. »Brutus« hatte ein für allemal ein Kettenhahnpot vor dem Bug, das durch die Kausch in der Schlepptrosse vom »Caesar« geschoren war und das immer gehalten hat.

Vom 8. bis 12. Januar wurden 388 sm bei höchstens Windstärke 4 von vorn und ziemlich ruhiger See gutgemacht. Man hatte dabei 28° N-Br. erreicht und angefangen, in dieser Breite die Länge abzulaufen. Am 12. Januar frischte der Wind auf, und die See wurde unruhig; da signalisierte »Brutus« um 10 Uhr abends, daß die Schleppleine gebrochen sei, und daß das Dock treibe. Die Schiffe blieben nun in der Nähe des nach Nordwesten treibenden Docks. »Caesar« hatte »Glaciers« Schleppleine losgeworfen, und man machte auf diesem Schiffe die Entdeckung, sagt Bennett, daß es nicht so leicht ist, 366 m fünfzehnzöllige (38 em) nasse Trosse einzuholen, besonders nicht mit einer ungeübten Mannschaft und in Anbetracht dessen,

daß die Schleppbalken sehr im Wege waren. »Caesar« behielt den »Brutus« die Nacht hindurch im Tau und schleppte ihn, als am andern Tage das Wetter etwas besser geworden war, so nahe an das Dock wie ratsam erschien; »Potomac« stellte dann die Verbindung zwischen dem »Brutus« und dem Dock her, wobei aber »Brutus« einen beträchtlichen Schaden am Heck erhielt. Am nächsten Morgen, dem 14. Januar, wurde die Verbindung zwischen »Glacier« und »Caesar« wieder hergestellt, und die drei großen Schiffe schleppten ohne Unterbrechung, bis am 17.

Photo No. 19-N-13191 USS Potomac (1898-1922) on 2 May 1907



Schleppdampfer „Potomac“

Januar die Trosse des »Glacier« im Kamm des »Caesar« brach. »Caesar« und »Brutus« schleppten nun allein weiter, denn als man auf dem »Glacier« die Trossen eingeholt hatte, sah das Wetter drohend aus; »Glacier« gab deshalb dem »Potomac« eine 20 cm-Manilatrosse und schleppte diesen.

Am 18. Januar setzte sich »Glacier« wieder an die Spitze des Schleppzuges. Um die Verbindung mit »Caesar« herzustellen, hatte man eine durch Tonnen an der Oberfläche des Wassers gehaltene Holleine austreiben lassen, die »Caesar« dann auffischte und an der er sich die Schlepptrosse an Bord holte. Man tat das gewöhnlich, wenn die Verbindung unterbrochen gewesen war und wieder hergestellt werden sollte; Bennet nennt es aber sehr schwierig, die Leine so austreiben zu lassen,

daß sie aufgefischt werden konnte, weil »Glacier« hinten 1.80 m tiefer gelegen habe als vorn und deshalb bei ganz langsamer Fahrt außerordentlich leicht abgefallen sei, sobald der Wind nur ein wenig von der einen oder von der anderen Seite gekommen wäre. Unter schwierigen Umständen habe es 4 Stunden gedauert, die Verbindung herzustellen, einige Male habe es nur etwa 15 Minuten in Anspruch genommen; immer aber seien, wenn man die dicke Schlepptrasse habe auslaufen lassen, Späne geflogen, und es sei als ein Wunder zu bezeichnen, daß von der allzu jugendlichen Mannschaft des »Glacier«, die sich in aller Harmlosigkeit zwischen den auslaufenden Buchten der Schlepptrasse (!) bewegt habe, niemand zu Schaden gekommen sei.

Vom 18. Januar an wurden bei ganz leichten nordöstlichen Winden und ruhiger See auf 28° N-Br. entlang in den nächsten sechs Tagen 612 sm gutgemacht; es würde noch etwas mehr geworden sein, wenn man nicht einige Male gestoppt hätte, um Proviant von einem Schiffe auf das andere zu bringen. In dieser Zeit hatte man auch Verbindung mit dem Kreuzer »Maryland«, dem östlichsten einer Reihe von US-Schiffen, die zu Funkspruchversuchen über den Atlantischen Ozean verteilt waren. Man war nach Abfahrt von den Vereinigten Staaten drei Wochen lang und auf 1400 sm in Funkspruchverbindung mit Kap Hatteras gewesen, hatte aber nur Wettertelegramme mit dieser Station ausgetauscht.

Eine Folge von widrigen Umständen, die beinahe einen Monat lang anhielten, setzte am 24. Januar ein- Es begann bei dickem regnerischen Wetter aus Südosten mit Stärke 7 bis 9 zu wehen, und bald mußte jede Hoffnung, dabei vorwärts zu kommen, aufgegeben werden. Am nächsten Tage wehte es stärker, dabei steuerte »Glacier« nicht mehr, sondern fiel nach Bb ab, so daß er sich vom »Caesar« loswerfen lassen mußte und viel Arbeit mit dem Einholen der Trossen hatte. Auch »Potomac« hatte vom Dock losgeworfen und dampfte auf eigene Hand. Die beiden Kohlschiffe kamen, als »Glacier« losgeworfen hatte, bald wieder in



Fig. 5.

eine gerade Linie mit dem Dock, aber um 6 Uhr nachmittags signalisierte »Brutus«, daß die stählerne Schlepptrasse gebrochen und das Dock wieder in Trift sei. Auf dem »Brutus« war auch die Schleppmaschine vollkommen unbrauchbar geworden.

Erst als am 27. Januar der Wind auf SSW gegangen war und zu einer leichten Brise abgenommen hatte, gelang es dem »Potomac«, bei der noch immer hohen See die Verbindung mit dem Dock durch eine Wurffleine herzustellen; so lange hatte man sich in der Nähe des treibenden Docks aufgehalten, wobei »Glacier«, der nicht so langsam dampfen konnte wie das Dock trieb, immer hin und her gefahren ist. »Caesar« hatte den »Brutus« während dieser Zeit im Schlepptau und versuchte nun, nachdem »Potomac« am 27. Januar wieder am Dock fest war, mit dem »Brutus« auf Wurffleinenweite an »Potomac« oder an das Dock heranzukommen, es gelang aber nicht. Die Verbindung zwischen »Brutus« und dem Dock wurde daher durch einen Kutter vom »Glacier« hergestellt, und dieses Schiff gab dem »Potomac«, dessen Kohlenvorrat auf die Neige ging, ein Schlepptau. Am andern Morgen nahm »Glacier« den »Potomac« längsseit und gab ihm 37 t Kohlen; es wurde aber viel dabei ramponiert.

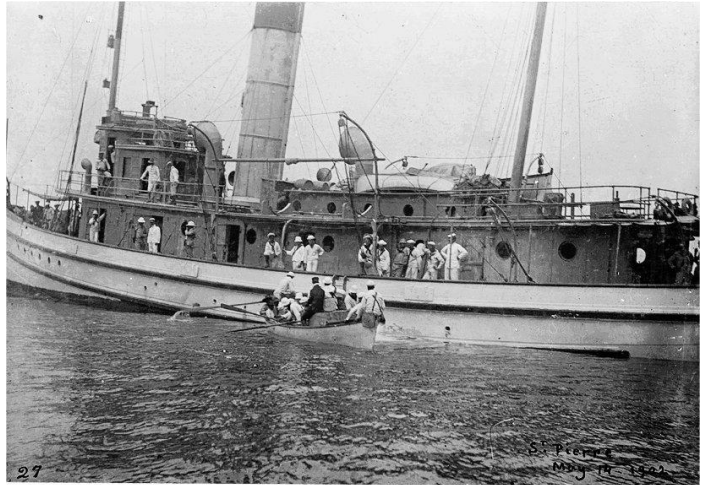
In der folgenden Nacht brach das Ketten-Hahnepot am Dock, so daß dieses wieder ins Treiben geriet. Diesmal warf aber »Caesar« den »Brutus« los, dieser machte am andern Tage wieder am Dock fest und dann »Caesar« am »Brutus-. Da dessen Schleppmaschine unbrauchbar war, hatte man auf dem Dock aus zusammengespießten Enden einer gebrochenen Stahltrosse einen Stahlschlepper von 457 m Länge mit einer Kausch auf jedem Ende hergestellt; diese Trosse, auf die Maniladoppeltrosse des Docks und auf einen neuen Stahlschlepper des »Brutus« geschäkelt, ergab, nachdem »Brutus« seinen neuen Schlepper um die

Betinge, die nach dem Großen Mast hin durch Ketten abgesteift waren, belegt hatte, eine Entfernung von etwa 990 m zwischen »Brutus« und dem Dock. Das war zwar lang, aber es ist auch nichts wieder gebrochen. Wenn jetzt »Glacier« auch noch vorgespannt hatte und »Potomac« hinten am Dock hing, war der Schleppzug über 1,5 sm lang.

Bis zum 4. Februar machte man 30 sm + 18 sm – 24 sm + 22 sm = 46 sm in 96 Stunden gut; am 4. Februar mußte »Glacier« wieder loswerfen, weil er vom Winde abfiel, am 6. Februar spannte er wieder vor, und man machte nun bei östlichen Winden und Windstärke 4 bis 5 vom 6. bis 9. Februar 47 + 42 + 46 sm gut.

Unterdessen sah man eine neue Sorge herankommen. »Potomac« brauchte, auch wenn er geschleppt wurde, bei größter Sparsamkeit täglich 6 t Kohlen, und man sah die Zeit herannahen, in der er nicht mehr Kohlen genug haben würde, um eine neue Schlechtwetterperiode damit zu überdauern. Man hoffte auf ruhiges Wetter, aber vergeblich. Als der Schleppdampfer am 8. Februar meldete, daß er nur noch 22 t Kohlen habe, entschloß man sich auf dem »Glacier«, den Versuch zu machen, ihn zu bekohlen. Man nahm ihn längsseit, und es gelang, ihm 15 t Kohlen in Mengen von je 750 kg an Deck zu geben. Man mußte dann aber loswerfen, da die Schiffe einander zu viel Schaden taten. Man nahm den Schlepper nun in Schlepp und stellte Versuche an, ihn so zu bekohlen, es gelang aber nur, ihm in zwei Tagen 11 t Kohlen an einer Holleine durchs Wasser zu schicken. Am nächsten Tage wurde ein Ladebaum auf dem »Glacier« aufgeriggt, mit dem es gelang, 22 t Kohlen und gefrorenes Fleisch auf den »Potomac« zu geben. Als dann am folgenden Tage ruhiges Wetter eintrat, konnte man schnell 43 t an Bord geben, so daß der Schleppdampfer nun wieder 80 t Kohlen an Bord hatte. In diesen Tagen waren die Kohlenschiffe mit dem Dock 303 sm nach Osten und zuweilen, wenn man mit Bekohlungsversuchen beschäftigt war, aus Sicht gekommen. »Glacier« nahm »Potomac«, nachdem eine 20 cm-Manilaleine einige Male gebrochen war, an etwa 150 m Stahltau von 10 cm Umfang; »Potomac« hatte

das Stahltau auf seine Ankerkette geschäkelt und davon 110 bis 130 m ausgesteckt; man erzielte damit gute Resultate, da nun das Gewicht der Kette das Einstoßen der Schiffe auffing.



Schleppdampfer „Potomac“

Während man so weiter fuhr, stellte sich heraus, daß sich die Verbindungen der einzelnen Abteilungen des Docks gelockert hatten. Diese Verbindungen waren wohl reichlich stark genug für ruhiges Wasser, sie waren aber nicht berechnet, dem Seegange lange Widerstand zu leisten. Glücklicherweise hatte man von der Ausrüstung noch einige Verstärkungs- und Scheuerplatten, mit denen man sich einstweilen helfen konnte, aber es erschien doch ratsam, einen Hafen aufzusuchen, umsomehr als Kohlen und Wasser auf dem Dock knapp wurden. Die Maschinen des Docks hatten keine Kondensatoren, und man hatte schon viele Kubikmeter Frischwasser bei den mancherlei Begebenheiten und beim Auspumpen des Docks in die Luft verpufft, auch fühlte man nach den Erfahrungen mit dem »Potomac« zum Bekohlen des Docks auf See keine Neigung. Man entschloß sich deshalb, Las Palmas anzulaufen, und schickte am 17. Februar, als man noch etwa 400 sm von den Kanarischen Inseln entfernt war, den Dockexperten auf dem »Potomac« vorweg, damit er Vorbereitungen treffe.

Die anderen Schiffe kamen am 21. Februar an der Südseite Teneriffas an, wo sie einen Tag brauchten, um die schweren Schlepptrossen einzuholen und andere, mit denen man in den

Hafen gehen konnte, auszubringen. »Brutus« konnte seine Schlepplein nicht einholen, da seine Schleppmaschine unbrauchbar war, gewöhnliche Winden aber lange nicht dazu ausreichten; seine Trossen wurden daher vom Dock eingeholt. Da »Brutus« nicht bequem schleppen konnte, weil seine Schleppmaschine unbrauchbar war, gab »Caesar« dem Dock seine 38 cm Stahltrosse und »Glacier« seine 38 cm-Stahl-trosse dem »Caesar«; damit wurde bis zum folgenden Morgen geschleppt, dann stoppte man und schaltete zwischen dem Dock und »Caesar« eine der 180 m langen doppelten Manilatrossen ein, weil man zu dem relativ kurzen Stahltau allein nach den bisherigen Erfahrungen kein Vertrauen hatte. So kam man am Mittag des folgenden Tages, am 23. Februar, vor Las Palmas an, wo man stoppte, um die Manilatrosse wieder einzuholen. Während das geschah, setzte eine leichte auf-landige Brise das Dock nach dem Lande zu, man hatte deswegen ein paar aufregende Stunden, indessen ging alles gut. »Caesar« brachte das Dock allein zwischen den Wellenbrechern durch in den Hafen von La Luz und längsseit der Mole. Man hatte vom Patuxent-Flusse 57 Tage bis La Luz gebraucht.

Hier lag man drei Wochen in Reparatur; es wurden etwa 6000 Nieten erneuert und Verstärkungen angebracht, die das Dock seetüchtiger machten als es bei der Abfahrt von Amerika gewesen war. Auch die anderen Schiffe besserten ihre Schäden aus und erhielten Ersatzteile für ihre Schleppmaschinen. Man hatte diese durch Funkspruch zuerst am 4. Januar von See aus, aus etwa 500 sm Entfernung bestellt und die Bestellung einige Tage später wiederholt, als man zufällig Funk-Zeichen eines Schiffes erhielt, das vor Charleston lag.

Am 17. März ging das Dock wieder in See, »Brutus« hatte sich davor gespannt, »Potomac« schleppte längsseit und »Caesar« hatte hinten am Dock festgemacht, um es zu steuern. So fuhr man glücklich zwischen den Molen hinaus. Die genannten drei Schiffe, »Potomac« als vorderstes, schleppten dann allein weiter, »Glacier« folgte am nächsten Tage, nachdem er

die Rechnungen, darunter über 30 000 \$ für Kohlen, bezahlt hatte.

Auf dem Wege nach Gibraltar hatte man anstatt des erwarteten frischen Nordostpassates leichte Brisen, bei denen die Kohlenschiffe und »Potomac« das Dock mit durchschnittlich 4 kn Fahrt schleppen konnten. Am 23. März wurde »Potomac« mit der Post nach Gibraltar vorausgeschickt, und »Glacier« setzte sich an die Spitze des Schleppzuges, der am 25. März die Straße von Gibraltar passierte. An diesem Tage hatte man das seither größte Etmal von 115 sm, doch erhielt man innerhalb der Straße bald Ostwind und Regen, wobei das Barometer langsam auf 744 mm fiel; infolgedessen befürchtete man schlechtes Wetter, statt dessen holte jedoch der Wind, der nicht stärker wurde als etwa Stärke 4 bis 5, durch Süd nach Südwest und hielt bei klarem Wetter vier Tage an. Man machte während dieser Zeit ein Etmal von 119 sm. Als man am 30. März Kap de Gata passiert hatte, setzte Nordwind mit hohem Seegange ein, bei dem die Schiffe schwer rollten und »Glacier« loswerfen mußte. Die Kohlenschiffe konnten eine Zeitlang nur halten, was sie hatten. Es dauerte aber nicht lange. Am nächsten Morgen begann »Glacier« wieder mitzuschleppen, und man machte 450 sm in den nächsten vier Etmalen gut; darunter war eins mit 124 sm.

Als man Sizilien passiert hatte, traf man Ostwind, der allmählich auffrischte, bis er am fünften Tage die Stärke 10 erreichte; die Etmale dabei waren 77 + 52 + 24 — 40 — 52 sm, beim letzten hatte sich das Dock losgerissen. »Glacier« hatte schon wieder am 7. April loswerfen müssen, am 8. brach dann ein Schäkel im Hahnepot des Docks. Die Kohlenschiffe warfen voneinander los und holten trotz der hohen See ihr Schleppgeschirr ohne Unfall ein.

Am 9. April hatte sich das Wetter soweit gebessert, daß »Brutus« mit Hilfe des »Potomacs« wieder am Dock festmachen konnte, nachdem sich dann später »Caesar« vor den »Brutus« gespannt hatte, wollte auch »Glacier« mit anfassern, die Trossen brachen aber beim

Angehen, deshalb spannte sich »Potomac« vor den »Caesar«, und »Glacier« fing erst am andern Tage mit an zu schleppen, nachdem er seinen gebrochenen Schlepper klariert und durch einen andern ersetzt hatte. Inzwischen war das Wetter ganz ruhig geworden, man machte etwa 4,5 kn Fahrt und dachte nichts Arges, als plötzlich die Manila-Doppeltrosse zwischen »Brutus« und dem Dock brach, dieses also zum fünften Male in Trift geriet. Das geschah um 17:30 Uhr nachmittags; ehe man wieder in Reihe war, war es fast 2 Uhr nachts geworden. »Potomac« brachte das Dock in dieser Zeit allein etwa 5 sm vorwärts,

Nun folgten fünf Tage schönen Wetters mit ruhiger See, man machte aber kaum über 100 sm im Etmal gut, weil das Schleppgeschirr mangelhaft zu werden begann und keines der Schiffe mit vollem Dampf schleppte.

Dock an der Leeseite des Kanals an den Grund hatte treiben lassen müssen, was dann aber, da das Dock nicht so leicht wieder losgekommen war, den Kanalverkehr mehrere Stunden unterbrochen hatte. Eine Nacht hatte das Dock im Timseh-See bei Ismailia und eine Nacht hatte es im Süden des großen Bitter-Sees zu Anker gelegen. Von hier aus war die letzte 25 sm lange Strecke in einem Zuge zurückgelegt worden. Das Dock hatte zur ganzen Fahrt nur 35 Stunden gebraucht, wenn man die Zeit, die es bei Nacht zu Anker gelegen hat, nicht mitzählt.

In Suez fand man drei biegsame 20 cm-Stahlrossen von je 366 m Länge vor, die gerade noch auf die Trommeln der Schleppmaschinen von »Brutus« und »Caesar« paßten. Auch die Betinge dieser Schiffe waren verstärkt worden, und man machte den Schleppzug nun folgendermaßen auf:

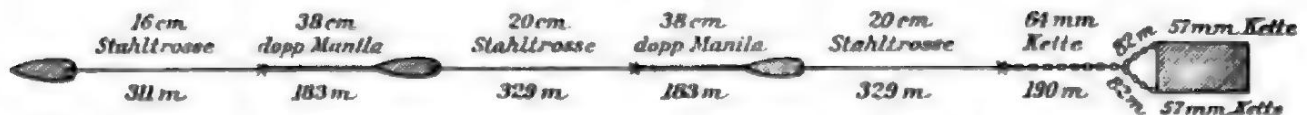


Fig. 6

Am 18. April, 32 Tage von Las Palmas, ankerte man vor Port Said, und am nächsten Morgen brachten »Potomac« und ein Schlepper der Suez-Kanal-Gesellschaft das Dock nach Port Said. Dort mußte man fünf Tage warten, weil im Kanal besonders an Ausweichstellen erst gebaggert werden mußte. Während der Zeit bekohlte man das Geschwader.

Da die drei großen Schleppschiffe der Expedition nur Einzelschrauben hatten, erlaubte die Kanal-Gesellschaft keinem von ihnen das Dock im Kanal zu schleppen, sie gingen daher am 24. April nach Suez. Am 27. ging das Dock im Tau des Kanal-Schleppdampfers »Titan« (3 000 PS) in den Kanal, »Potomac« dahinter zum steuern, und nach weniger Schwierigkeit als man vermutet hatte, kam es am 1. Mai in Suez an. Die größte Schwierigkeit war bei Kilometer 54 entstanden, wo man das Dock an der Luvseite des Kanals hatte festmachen wollen, um andere Schiffe passieren zu lassen. Der Windfang des Docks war aber so groß gewesen, daß alle Pfähle an Land ausgerissen waren und man das

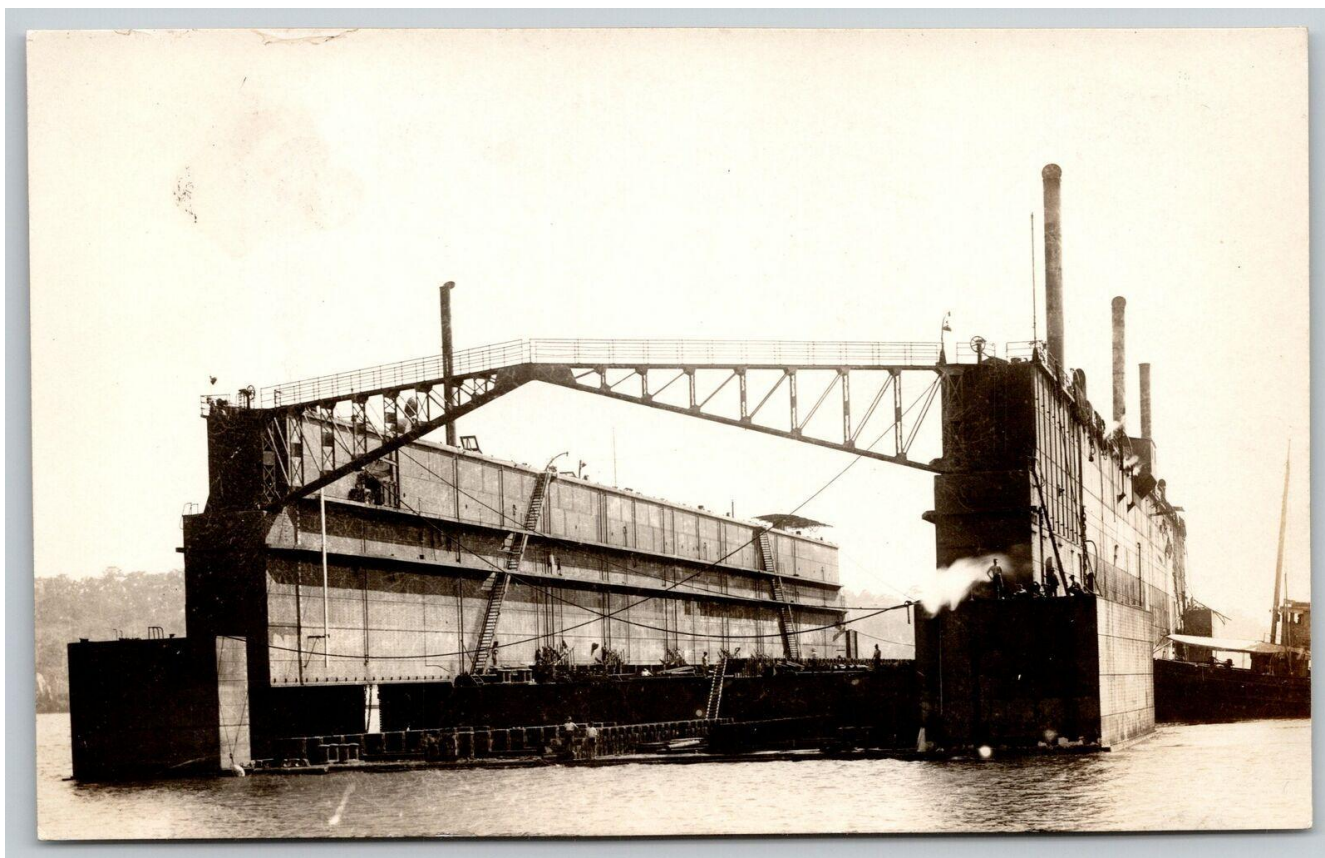
Auf sein Hahnepot schäkelte das Dock sieben Längen von je 27,50 m, etwa 190 m seiner 64 mm-Ankerkette und auf diese schäkelte »Brutus« seine 20 cm-Stahltrosse, die er um seine Betinge belegte. Die 190 m Kette wogen etwa 15 t und der freischwebende Teil des Hahnepots wog etwa 5 t. »Caesar« war auf dem »Brutus« mit einer neuen 38 cm-Manila-Doppeltrosse von 183 m Länge und etwa 330 m der 20 cm-Stahltrosse fest und »Glacier« auf dem »Caesar« auch mit einer neuen 38 cm-Manila-Doppeltrosse und etwa 310 m einer neuen 16 cm-Stahltrosse.

Nachdem zunächst die Verbindung zwischen dem Dock und »Brutus« hergestellt war, fing dieser, während das Dock seinen Anker hievte, an zu schleppen.

Das Dock setzte sich aber nicht in Bewegung. Man glaubte die Kette zwischen »Brutus« und dem Dock habe sich so fest in den Schlamm eingelagert, es waren nur 9 m Wasser, daß sie wie ein Anker wirkte, und »Caesar« spannte sich noch mit vor, aber das Dock kam nicht; endlich

nach vier Stunden vergeblichen Schleppens fand man, daß der Anker des Docks hinter einer dort liegenden schweren Kette hakte. Als man diese mit Hilfe des »Potomac« und der Boote des »Glacier« klariert hatte, setzte sich das Dock

Der Südwest-Monsun, der 1906 ausnahmsweise spät eingesetzt hatte, wurde dem Schleppzuge erst am 13. Juni durch Regen, steifen Wind und hohen Seegang unbequem, doch passierte man schon am nächsten Tage



Das Schwimmdock „Dewey“

in Bewegung. »Potomac« hatte damit seine Aufgabe vollendet und wurde nach den Vereinigten Staaten zurückgeschickt, »Glacier« setzte sich am folgenden Morgen an die Spitze des Schleppzuges. Mit vollem Vertrauen auf das neue Schleppgeschirr gingen die Schiffe voll Dampf an und legten die 1200 sm lange Strecke durch das Rote Meer in 11 Tagen und den Weg durch den Golf von Aden mit etwa derselben mittleren Geschwindigkeit zurück. Bei meistens fast stillem Wetter schwankten bei gleicher Umdrehungszahl infolge günstiger oder ungünstiger Strömungen die Etmale zwischen 123 und 97 sm.

Die Ostspitze von Sokotra wurde am 21. Mai an ihrer Nordseite in etwa 20 sm Abstand passiert. Man hatte ganz leichte SSO-liche Brisen und gelegentliche Regenschauer. Am 1. Juni passierte man Minicoi und am 8. Juni Point de Galle.

Pulo Bras, wo man, wie später in der Malakka-Straße, wieder sehr günstiges, ruhiges Wetter fand. Nach einer Reise von 48 Tagen kam man am 21. Juni vor Singapur an.

Unterwegs war einmal wegen eines Leichenbegängnisses gestoppt worden und ungefähr einmal wöchentlich hatte man langsam gedampft, um den Booten der Kohlenschiffe Gelegenheit zu geben sich von dem »Glacier« frischen Proviant zu holen. Außerdem hatte man noch einmal etwa 2 Stunden stoppen müssen, weil auf dem »Glacier« ein Dampfrohr undicht geworden war. Wegen eines gleichen Vorkommnisses auf dem »Caesar« brauchte man nicht zu stoppen, weil dieses Schiff einfach mitgeschleppt wurde, so lange es seine Maschine nicht brauchen konnte. »Glacier« hatte einmal 52 Stunden lang losgeworfen und war in Colombo zum Bekohlen gewesen.

Vor Singapur trat noch ein Unfall ein, der für das Dock hätte verhängnisvoll werden können. Die Schiffe waren kurz vor Mitternacht um Raffles-Licht-F. herumgekommen, und hatten bei der gerade herrschenden Springtide so starken Strom mit, daß sie in einer Stunde 9 sm zurücklegten. Sie wollten nun stoppen; »Glacier« schor deshalb aus, wurde losgeworfen und hievte seine Schlepptrossen ein. »Caesar« stoppte dann, um auch Leine einzuhieven, kam dabei aber dem »Brutus« so nahe, daß dieser auch stoppen mußte; da kam ihnen, ehe sich die Schiffe dessen versahen, das Dock mit außerordentlicher Geschwindigkeit auf den Leib, so daß sie beide angehen mußten und mit einem Ruck die Schleppverbindung zwischen »Brutus« und dem Dock an der Stelle brach, wo die Ankerkette auf das Hahnepot geschäkelt war.

Bennett meint, das Dock müsse im starken Gezeitenstrom mehr getrieben sein als die Kohlschiffe, doch ist das nicht ohne weiteres anzunehmen, da die Schiffe doch denselben oder nahezu denselben Strom gehabt haben werden wie das Dock. Die dunkle Nacht, in der die Dampfer die Entfernung untereinander und vom Dock nicht genau schätzen konnten, genügt, will es scheinen, schon vollkommen zur Herbeiführung des Unfalles.

Man hatte an der Stelle, wo die Leinen brachen, ungefähr 90 m Wasser, das Dock trieb aber nach flacherem Wasser, man ließ auf etwa 45 m zwei Pilzanker fallen und fierte etwa 330 m Stahltrosse, um das Dock langsam aufzutörnen, was auch gelang. »Brutus« konnte mit seinem Winschengeschirr die 190 m Kette aus 90 m Wasser über die Reeling hinten nicht einbekommen, er dampfte deswegen mit der nachschleppenden Kette (!) nach Singapur und gab

später, als das Dock dort geankert war, das Ende mit einer Trosse auf das Dock, das dann die Kette mit seinem Dampfspill leicht einhievte. Es dauerte bis gegen 9 Uhr vormittags, ehe das Dock seine beiden Anker wieder aufbekam. »Glacier« ging unterdessen nach Singapur und dort zu Anker.

»Caesar« brachte das Dock allein auf die Reede und etwa 275 m vom »Glacier« zu Anker. Gleich darauf signalisierte »Caesar« dem Dock, die Schleppleine loszuwerfen, und ging dann mit Bb-Ruder an, um vor »Glacier« vorüber nach einem Ankerplatze zu gehen, dabei setzte ihn jedoch der Gezeitenstrom so stark, daß »Glacier« schleunigst etwa 220 m Kette ausfierte, womit auch alles klar zu gehen schien; aber mit einem Male kam die Schlepptrosse vom Heck des »Caesar« steif, die man auf dem Dock noch nicht hatte gehen lassen, sie riß das Heck des »Caesar« herum, so daß er dem »Glacier« vor den Bug kam, ihm das Bugspriet wegriß und sich die Brücke und Aufbauten stark beschädigte. Die Schiffskörper wurden aber nicht beschädigt.

Man verließ Singapur nach acht Tagen am 28. Juni und hatte in der China-See zunächst mehrere Tage hintereinander steifen SW-Monsun mit Gewitterböen, später aber schönes Wetter und ruhige See. Am 10. Juli, nachdem man im letzten Etmal 111 sm genau so viel wie im ersten an der amerikanischen Küste gut gemacht hatte, kam man in der Subic-Bucht an, lebhaft bewillkommnet von den dort liegenden Schiffen. »Glacier« und »Caesar« warfen los und »Brutus« brachte das Dock bei Olongapo zu Anker.

(Alle Fotos gehören dem US Naval History & Heritage Command)

